

これからの万葉線についての提言^{*}

万葉線問題懇話会 会長 蛸山 昌 一

(平成12年9月)

はじめに：提言の骨子

高岡市・JR高岡駅前と新湊市越の潟との間を走る万葉線は高岡・新湊両市を結ぶ公共交通手段として、利用者は言うまでもなく、高岡・新湊両市に様々な便益をもたらしてきました。さらに、将来を展望すれば、有形・無形、私的・公的を問わず、その潜在的な価値は計り知れません。いかにそうした潜在価値を掘り起こすか。それは単に万葉線運行の任に当たる者のみならず、両市さらには富山県の大きな政策課題です。しかしながら、地方都市における公共交通問題の解決は容易ではありません。これまで万葉線を運営してきた加越能鉄道(株)は経営上の理由等から路面電車を廃止し、代わりにバスを運行させたいとの意向を示しています。確かに万葉線の利用者数は減少傾向にあり、加越能鉄道(株)の収支は悪化の一途をたどっています。万葉線の運行をこれ以上は続けられないという加越能鉄道(株)の判断は、私的な株式会社としての立場に限れば、それなりに理解できるものです。しかし、そうした私的な観点のみで万葉線の存廃を決めてよいものでしょうか。そうではありません。高岡・新湊両市のみならず、富山県という地域全体の社会的・公共的利益の観点から、万葉線の今後を考えなければなりません。

万葉線問題懇話会は、万葉線対策協議会（会長：佐藤孝志高岡市長、副会長：分家静男新湊市長）のもとに置かれ、高岡市あるいは新湊市において活動している様々な組織・団体の代表者で構成されています。この懇話会の目的は、万葉線存廃問題について幅広く意見を交換・集約し、高岡・新湊両市の市民だけでなく富山県民全体の合意の形成、県ならびに両市の行政方針の決定に役立たせることです。

懇話会は、去る6月からこれまで、委員による4回の会議に加え、一般市民・県民の参加による「意見を聴く会」を開き、多くの方々から賛否両論、様々な意見を伺ってきました。その上で、お聴きした様々な意見を整理し、今後早急に解決しなければならない課題とその対応策をまとめ、万葉線対策協議会に提言として提出いたします。

この提言は次の8点にまとめられます。

- (1) 高岡・新湊両市は、富山県の協力を仰ぎ、同時に市民の参加を得る「一定の枠組み」を確立し、万葉線の存続を図るべきです。その際、関係する行政当局(高岡市、新湊市、富山県)が一定限度まで財政等の支援を行うことは不可避と判断されます。高岡・新湊両市民、富山県民はこの財政負担を甘受すべきです。
- (2) この場合の「一定の枠組み」とは、これまでの加越能鉄道(株)の経営をそのまま踏襲するのでもなければ、行政依存型の第3セクターでもない、新しいタイプの第3セクターで、万葉線の潜在的可能性をフルに引き出す革新的経営を可能にする会社組織でなければなりません。それには設立されてからも出資者が十全なガバナンス（監視・関与）機能を発揮することが肝要です。こうした新会社の創設が確かに見通せることが、万葉線存続のためには不可欠です。

^{*}）本稿は、本紀要に掲載されている武山良三氏の論文で明らかのように、いわゆる万葉線問題の当面の解決の糸口となった万葉線問題懇話会の提言全文である。この提言については、その要旨は公表当時多くの新聞、広報紙で紹介されたが、本文そのものは一般に入手可能な形では公開されなかった。後日、資料として活用されることをも期待して、ここに掲載することとした。(蛸山昌一、高岡短期大学長)

- (3) 新会社の創設には、まず、それを支える人的資源（経営者、従業員）の確保が必要です。両市は、これまでの慣習にとらわれず有能な人材の確保に全力を投じるべきです。
- (4) 新会社に必要な資金は、新会社創設費としての鉄軌道資産取得費（約2.5億円～約15億円）、経営安定資金（約1.5億円）、さらに、運転資金および開業準備費（あわせて約2億円）と試算されています。また、新会社の経営努力によって赤字を少なくすることは当然ですが、ある程度の赤字がどうしても見込まれることから、行政当局はその欠損に対し補填を行わざるを得ません。推計では、平成14年度からの10年間で累計約5.8億円の補助が必要で、そのうち1.5億円は当初に用意した経営安定資金で賄うとして、残りの4.3億円強は行政当局に頼らなければなりません。懇話会は、これだけの資金を投じて新会社を設立し、万葉線を生き生きと再生させることが望ましいと判断します。なお、懇話会はこうした各種の資金の必要額を見通すに当たって「万葉線経営改善計画調査結果」を参考としました。
- (5) 新会社創設費を構成する鉄軌道資産取得費については、見通しに大きな開きがあります。万葉線の鉄軌道関連資産の譲渡価格について、売り手の加越能鉄道(株)と買い手の行政当局との間で、評価が大きく異なるのです。この件の解決は当事者の判断にゆだねるべきです。両市の首長は加越能鉄道(株)との交渉に良識を持って対応するでしょう。長い歴史をもつ加越能鉄道(株)は今後もこの地域でバス運行の任にあたるのですから常識に反した行動はとれないはずです。そして、市民・県民は両首長ならびに加越能鉄道(株)の合意に全幅の信頼を寄せなければなりません。
- (6) 新会社の創設・運営のための資金は、基本的には両市が、県あるいは国の協力を仰ぎつつ、財政支援の形で賄われるべきです。もちろん、それぞれの財政負担の配分は当事者の責任によって決めるべきです。しかし、新会社の資本金（必要額は、鉄軌道資産取得費が2.5億円とすれば、総計6億円）のうち1.5億円程度は市民の出資を募って、賄われるべきです。また、市民出資とならんで、市民からの寄付も大いに歓迎されます。これらの資金は経営安定資金として十分に活用されることになります。両市はこの出資・寄付が自発的にかつ円滑に実現できるよう最大限の努力を払わねばなりません。
- (7) 新会社は、先に触れた「万葉線経営改善計画調査結果」に盛り込まれている各種の経営改善策を積極的に実施すべきです。さらにまた、そこで示されている各種の経営指標を経営目標として活用すべきです。新会社は万葉線の運営の際、日常のサービス向上に加え、両市の協力のもと、市民のマイレール意識の向上につとめるなど、その公共的な使命を十全に果たさなければならないのです。
- (8) 新会社設立によってバス路線の運行に集中することとなる加越能鉄道(株)に対しては、公共交通手段の担い手のひとつとして、新会社をはじめとする他の公共交通手段の担い手と十分な協調関係を維持し、この地域における有効かつ円滑な公共交通体系の改善に将来にわたって寄与するよう、懇話会は強く要望します。運輸事業に対する規制緩和のもと、地方における公共交通体系は多くの難問に直面しています。こうした厳しい環境であるからこそ、公共交通手段の担い手は相互の補完関係を維持・促進し、競争のメリットを住民に還元しなければなりません。行政当局もこうした動きを支援することが望めます。

この提言は、本懇話会がこうした判断に至った理由に加え、問題の経緯や基本的性格についても触れています。この提言を受け取る万葉線対策協議会におかれては、単に結果だけでなく、その背景にも十分目を配っていただきたいと思います。

1. 高岡・新湊両市と懇話会の基本的な考え

これまで半世紀余りにわたって万葉線を運営してきた加越能鉄道(株)は、国の欠損補助が平成10年度から打ち切られたこと、規制緩和を背景とする厳しい運輸事業環境のなかで経営を立て直さなければならないこと等から、路面電車を廃止し、代わりにバスを運行させることによって公共交通の使命を果たしていきたいとの意向を示しています。

これに対し高岡・新湊両市は、万葉線の役割を①沿線住民の日常の通勤、通学、買い物などの公共交通手段としてだけでなく、②ますます進展する高齢社会のもとでの福祉の維持向上、③地域や地球規模での環境改善、④都市の個性の象徴となっており魅力あるまちづくりへの活用、といった観点からもとらえなければならないと考えています。さらに、万葉線が⑤高岡と新湊という富山県西部の有力な2つの都市を結ぶ絆(紐帯)として他の方法では代替不可能な役割を担っていることもあわせ考えなければなりません。地域社会全体における万葉線のこうした公共的役割を中長期の視野から考えると、可能であれば維持存続させるのが望ましいことは言うまでもありません。したがって、両市は、どのような方策をとれば万葉線の存続が可能であるか、真剣に取り組まなければなりません。事実、両市はこれまでもこの方向で動いてきました。そして、両市は、県(さらには国)の協力を仰ぎつつ、同時に市民の参加を得る「一定の枠組み」を確立したうえで財政等の支援を行うことが必要になると考えるに至っています。本懇話会は両市のこのような基本的な考えを適切と認め、これを支持します。

問題は、万葉線運行継続のための「一定の枠組み」とはどのようなものであるのか。また、財政等の支援の内容として何が可能であり、その金額がどの程度かをはっきりさせ、それが許されるかどうかを判断することです。

2. 新しいタイプの第三セクター

加越能鉄道(株)が路面電車事業から撤退し、それでも万葉線を存続させるとするならば、新しい会社を設立し、加越能鉄道(株)の路面電車事業を受け継がなければなりません。まず、どのような新しい会社を考えられ、実現可能でしょうか。高岡・新湊両市は、県を交え、専門家の意見をも参考にして、経営形態について検討を行いました。(なお、専門家の意見は、「万葉線検討会中間報告」及び「万葉線経営改善計画調査結果」としてすでに公表されています。)その検討の結果は、公営企業の設立その他の方法も考えられるとはいえ、最も望ましいのは第三セクターの新会社を設立することであるというものでした。

もちろん、単に第三セクターの新会社を設立すれば、それだけで万葉線が存続することにはなりません。乗用車保有率が全国第1位の富山県にあっては、これからも市民の自動車利用は進展するでしょうし、少子化の影響で電車利用の頻度の高い若年層は減少し続けるでしょう。ですから、万葉線の今後を考えると、直接の利用者(乗客)の増加は容易には見込めず、この第三セクターは事業としては赤字が続くと予想されるのです。しかし、そうだからといって、第三セクターの新会社は、国の施設近代化補助の導入をはじめとする県や両市からの行政支援・協力に甘えることなく、利用者の増加に全力を挙げて取り組むとともに、コストを切り詰め、収支の改善に努めなければなりません。それには、これまでも間々存在した行政依存型の第三セクターではなく、市民の積極的な参加を得て、従来の加越能鉄道(株)とは全く異なる万葉線経営を行う新しいタイプの第三セクターの新会社を設立しなければならないのです。それ故、万葉線存続のためには、こうした新会社の創設の見通しが確かなものでなければなりません。

3. まず人材確保、次に確かな積極経営を

過去の加越能鉄道(株)でもなく、行政依存型でもない斬新な第3セクターの会社を創設し、万葉線の運行を引き継ぐには、まず新会社の人的資源が確保されねばなりません。高岡・新湊両市は、経営者についても従業員についても、これまでの慣習にとらわれず、有能な人材の確保に全力を投じ、登用すべきです。

新会社は、少なくとも「万葉線経営改善計画調査結果」で提示されている新施策を早急に実現すべきです。例えば、優れたデザインの低床式新型車両の導入、スピードアップ、路面や停留所など施設の近代化、バリアフリー化、運賃制度の見直し、沿線開発や利用者増加促進策等に取り組まなければなりません。これらの新施策は結局のところ万葉線の提供するサービスの魅力を高め、乗客数を増やすことをねらいとするものです。

しかし、それだけでは十分ではありません。新会社はとくに両市民に働きかけ、そのマイレール意識を高めるための新機軸を工夫し、実行しなければなりません。後に触れる新会社の出資方式などは、その新機軸のひとつとして活用すべきです。さらに、こうした新会社の経営を特に両市の行政は積極的に支援すべきです。まずは珍しい路面電車を観光面でも活用することが考えられます。幼稚園や小学校の課外学習の場として万葉線を使うことも十分考えられます。こうした活用は両市が連携を強化し、一体となることで、より効果が発揮されます。さらに、両市は万葉線を生かすまちづくりにも積極的に取り組まなければなりません。万葉線は2つの都市を結ぶ路線なので、両市の連携を強化し、都市群としての魅力を他に訴え、内外の乗客を増やさねばならないのです。

もちろん、新会社は可能な限りのコストの節約、新賃金体系の導入などに努めなければ

なりません。

正直言って、これまでの加越能鉄道(株)は以上の諸点で最善の努力を尽くしてきたとは思われません。ですから新会社が加越能鉄道(株)と同じような経営をするのでは、赤字がかさむばかりで、どんなに万葉線の社会的価値が高くとも、廃止せざるを得なくなるでしょう。両市民の側でもこの新会社の経営を注意深く監視し、あわせて、積極的に万葉線を利用する、あるいは、利用者の増加策に協力することが必要なことはいうまでもありません。

以上のような考えのもと、懇話会は次の判断を持つに至りました。すなわち、万葉線の運営にこれまでとはまったく異なる新しい積極経営を導入し、利用者へのサービスの向上、社会的価値の活用につとめ、万葉線を生き生きとしたものにし、行政も市民もまたこれに応えるという見通しが立つのであれば、以下に述べる一定限度の範囲での財政支援等によって、万葉線運行のための新会社を第三セクターとして設立すべきです。

4. 新会社創設のための費用

第三セクターの新会社が前節で示したような万葉線経営を行うには、資金が必要です。どの程度の資金が必要でしょうか。それはどのように調達可能なのでしょうか。さらに、そうした新会社の設立と運営のための資金は誰が、どういう形態で負担するのでしょうか。懇話会は、先に紹介した「万葉線経営改善計画調査結果」をひとつのよりどころとして考えてみました。

万葉線を支障なく運行させる新会社が発足するには、発足それ自体のために、まず三つの異なる性質の資金が必要です。第1は鉄軌道資産取得費、第2は経営安定資金、第3は運転資金および開業準備費です。

新会社は加越能鉄道(株)から万葉線運行に必要な資産（車両は言うまでもなく、レール、

電力施設および車庫や一部の線路敷の土地などを購入します。これに要する費用（鉄軌道資産取得費と呼ばれる）は現在のところ確定していません。加越能鉄道(株)としてはできるだけ高く売りたいし、購入する側はできるだけ安く買いたいと考えるのは当然です。しかし、そもそも収益を生まない資産にどれだけの価値があるのかは問わないとしても、万葉線のためにはこれまでも様々な財政補助がなされてきたこと（昭和50年度から平成9年度までで累計14.9億円弱、平成10年度には2.6億円弱）、この補助のなかには設備の近代化補助が含まれていること、さらに、少なからざる資産が万葉線運行のための固有のものであり他の用途への代替が容易でないこと、したがって、加越能鉄道(株)の意向どおり万葉線を廃止したときには、これらの資産が買い叩かれるのが自然であること等を考慮すると、加越能鉄道(株)が望んでいると伝えられる15億円は法外と言うべきでしょう。しかし、加越能鉄道(株)は万葉線を手放した後もバスによる公共交通の担い手として存在し続けます。そして、新しい万葉線の利用促進のためにも、路線や運行ダイヤ編成といった面で、新会社と路線バス会社とは十分な協力が必要です。このように新しい万葉線と加越能鉄道(株)との補完関係が将来にわたって改善強化されなければならぬことを考慮すると、資産の買い手の側がある程度の妥協をすることも許されるでしょう。

このように考えると、この鉄軌道資産取得費は、結局のところ行政側と加越能側の交渉の中で、万葉線を取り巻く諸々の事情やこれからの交通政策のあり方等を相互に十分考慮して決定されるべきものです。それ故、この案件は、高岡・新湊両市の首長の判断に委ねるのが適切であり、市民は両首長の良識を信じ、それがどの金額に落ち着くにせよ、妥当な水準と判断したく思います。

長い歴史をもつ加越能鉄道(株)は今後ともこ

の地域でバス運行の任にあたるのですから常識に反した行動はとれないはずです。そして、市民・県民は両首長ならびに加越能鉄道(株)との合意に全幅の信頼を寄せなければなりません。懇話会は以上のように考えます。

ちなみに、新会社設立のために必要な第2の費用である経営安定資金は、新会社の経営を安定させるために必要な資金で、約1.5億円と見込まれます。また、第3の運転資金および開業準備費はその字義どおりの費用で、約2億円が必要です。これにより、仮に鉄軌道資産取得費を現在の加越能鉄道(株)の帳簿価格2.5億円とみなせば、新会社創設のための費用あるいは初期投資額はおよそ6億円となります。

5. 欠損補助

さて、6億円で新会社をスタートさせれば、万事終わりというわけにはいきません。新会社が上記の努力をどんなに払っても、赤字の可能性が高いのです。この赤字を埋めるために補助する必要があります。平成14年度に新会社を発足させて後の23年度までの10年間で累計5.8億円強の補助が必要と見込まれます。この5.8億円強のうち1.5億円は当初に用意した経営安定資金で埋めることができますから、残りの4.3億円強が欠損補助として行政の負担にまわることになります。この欠損補助を国に仰ぐことはできませんので、行政当局としては県と両市が考えられます。しかし、県の考えでは、万葉線を利用できない地域の県民をも考慮した負担の公平性と言う点から、両市が負担すべきであり、それが熱意の現れとして他の面での県の支援につながるというのです。それ故、この4.3億円強は両市で負担するのが妥当でしょう。年間では0.43億円強となります。この金額を両市の都市政策と財政規模に照らして耐えられる範囲内と見るかどうか。人によって意見が異なるのは

やむを得ません。しかし、懇話会としてはこの程度の金額は万葉線の存在の社会的価値を考え、その発露が実現すれば、行政当局が負担してもよい範囲にあると判断します。

なお、見込まれている赤字額を超えて赤字が発生したときどうするかは、別の大きな課題です。そうなった場合、新会社だけでなく両市の行政にも経営責任が問われることになるでしょう。しかし、ここでは、10年間にわたって累計5.8億円強の欠損は認めるとして、現実の赤字がそれを超えないように新会社は全力を挙げるということに留めておくべきです。そうでなく、より大きな赤字が出たときはどうするかまで、あらかじめ細かく対応を決めておくと、新会社には、そこまでは赤字が増えても何とかするというモラルハザードが発生してしまう恐れがあるからです。

6. 設備近代化補助

万葉線を維持し、さらには、路面電車としての魅力を高め、万葉線の持つ潜在価値を十分に発揮させるには、設備を近代化しなければなりません。普通の企業で言えば設備投資が必要なのです。この点は「万葉線経営改善計画調査結果」が提案するように、万葉線の設備投資は行政側が全面的に支援する上下分離方式（輸送については事業者が責任を持って運営し、設備整備は行政が支援する方法）に従うのが基本的に望ましいと考えます。なお、この設備近代化のための投資額として平成14年度からの10年間で約16.2億円が必要と考えられています。

7. 新会社への市民出資

既に繰り返し述べてきたように、万葉線存続のひとつの鍵を握るのが新しいタイプの第三セクターの新会社です。まさに第三セクターとして行政、経済界、市民の3者が一体と

なって、この新会社の積極かつ安定経営を支援、協力しなければなりません。しかし、これまでの第三セクターは、ともすれば掛け声だけが勇ましく、時がたつにつれその声も弱まり、経営体としての成果があがりにくくなりがちでした。万葉線の新会社はそうであってはなりません。まず、新会社の実際の経営に際しては、行政と民間の長所を活かし、相互に補完しあう効率的な運営を実現させるために、確固たる経営方針を有する意欲的な経営責任者を発掘するなど、人材の確保に努めなければなりません。さらに、最小限の要員構成でコストの圧縮と利用者増加策に取組み、新会社のイメージアップを図り、万葉線を再生させなければならないのです。

こうした新会社の積極かつ安定経営を実現させるよう絶えずチェックが働いていなければなりません。また、それは同時にやる気を起こさせる誘因としても機能する必要があります。要するに、新会社は良きコーポレート・ガバナンス（企業的意思決定を監視し、それに関与する仕組み）のもとに置かれねばならないのです。とくに両市をはじめとする行政当局は様々な財政援助を行うのですから、当然それなりのチェックを働かせなければなりません。ガバナンス機能を発揮させる責任があるのです。この点では加越能鉄道(株)の場合も同じであったはずですが、決して十分ではありませんでした。特に行政当局は十分な反省の上に、新しいガバナンス機能の発揮を考えなければなりません。

次に、新会社の出資者がそれなりのガバナンス機能を持たねばなりません。再度加越能鉄道(株)の例を引けば、この会社は富山地方鉄道(株)の子会社ですので、通常の株式会社に見られる株主のガバナンス機能は余り働いていないように思われます。新会社は市民からの出資を仰ぐべきです。出資者のガバナンス機能を活かす観点から、例えば、今の商法で許される最低限の金額5万円を一口として計

3000口＝1.5億円程度の株式を市民に公募すべきです。これらの市民株主は、新会社の経営に大きな関心を持つでしょうし、また、新会社も公募株式会社として、他の出資者と同様、市民に企業内容を開示し、株主総会などで定期的に市民の声に耳を傾けるべきです。なお、赤字の可能性が大きい会社に出資を依頼するのはおかしいという意見があるかもしれません。しかし、この新会社は相当先の将来には意外と飛躍するかもしれません。また、当面は配当といった金銭的な利益は期待できないにしても、非金銭的な社会的・公共的利益は十分に期待できます。さらには、無料乗車券の配布など現物報酬の支払いは十分に可能なはずです。

一方、新会社に対する出資ではなく支援の寄付ならば応じてもいいと言われる方もあるかもしれません。多くの市民や万葉線愛好者の熱意としての何らかの寄付についてもおいに期待したいものです。その場合、寄付金は経営安定資金として組み込まれ、有効に使われねばなりません。

以上、新しいタイプの第三セクター新会社の設立に際して、高岡・新湊両市をはじめ行政が新会社創設費、欠損補助および設備近代化のために財政的支援を行うことを本懇話会が支持するのは、第1節にも掲げたように、①沿線住民の通勤・通学などの大事な公共交通機関となっていることだけが理由ではありません。②高齢社会のもとでの福祉対策、③環境対策、④都市の個性の象徴となっており魅力あるまちづくりへの活用、さらには、⑤高岡・新湊両市の紐帯の維持・強化といった観点から総合的に判断したからです。これらの財政補助の金額については、新会社を中心に両市、県、両市民が連携し、工夫を重ね、可能な限り少なくしなければなりません。

8. 万葉線存続の後に

現在、第三セクターでの万葉線存続に関し

て、高岡・新湊両市の内外から賛成・反対の多くの意見が寄せられています。何度も繰り返すことになりますが、この問題は単に経営面だけからとらえてはなりません。21世紀の両市のまちづくり全体に関わる問題として多面的・総合的・中長期的にとらえなければなりません。過去における廃線の事例や国内外の路面電車に対する積極的な取り組み等を参考にしながら、市民組織・団体や議会において精力的に議論が繰り広げられ、地域全体で悔いのない合意の形成が望まれます。その一環として当懇話会では、両市の議会をはじめ、経済界、自治会、婦人会、社会福祉団体、P・T・A、その他市民団体の代表者の意見をお聴きし、第三セクターの新会社による万葉線の存在意義や可能性について議論を行いました。ここでこれまで述べてきたことは、これまでの議論の過程で委員のほとんどの方が認めた万葉線の潜在的な可能性をどのように具体的に顕在化できるか、そのためのコストとその負担配分はどうなるかといった点についての懇話会の意見を提言としてまとめたものです。

将来も利用者の減少傾向が続き、新会社の赤字経営が余儀なくされる状況のなか、新会社創設の費用やその後の欠損補助、設備の近代化補助にかかる財政負担が懸念されますし、さらに、目下の厳しい経済環境下にあっては、市民からの1.5億円の出資等の応募も容易ではないでしょう。それ故、万葉線の廃止、バスへの転換もやむをえないとの意見も懇話会等において述べられています。

しかし、バス路線への転換を認めたとしても、それで問題が解決したことにはなりません。加越能鉄道(株)の営業報告書などからも明らかのようにバス乗客も、万葉線以上に、減少傾向にあるのです。そして、なし崩し的にバス路線の間引きさらには廃止が進み、この地域の公共交通体系が崩壊する恐れも否定できません。交通手段は自家用車でよいのだと

いう極論に組するのならともかく、何らかの形で公共交通体系を維持することが地域社会として望ましいというのであれば、今のうちに、この地域での公共交通体系をしっかりと展望し、その担い手を育成しなければなりません。なお、仮に万葉線が廃止されたとすると、加越能鉄道(株)は相当数の資源を代替バスの運行に投じるはずで、加越能鉄道(株)に余剰資源があればともかく、このバス運行のための資源はいずれ他の用途（他の地域のバス路線）からの転換でまかなわれるはずで、このように、万葉線問題は単にその沿線だけでなく、間接的にせよ、加越能鉄道(株)（ひいてはその親会社である富山地方鉄道(株)）がカバーする地域全体の問題となります。

いずれ、北陸新幹線の開業に伴って、J R 在来線をどのように運行するかの問題が出てきます。また、J R 西日本は城端線、氷見線の移管を提示することも予測されます。そうなるから改めて考えればよいというのでは問題先送り以外の何ものでもありません。万葉線問題をここで提言したような形で解決することは、これからの富山県西部の公共交通体系の発展にとっての試金石なのです。

もちろん、高岡・新湊両市を含む富山県西部での公共交通体系を見直し、再編する役割は、この新会社ではなく、県・市町村が担うべきです。新会社が成功すれば、それを支援した行政はその経験をより大きな課題の解決に役立たせることができるでしょう。また、行政が万葉線問題を契機に、この地域での公共交通問題にしっかりとした展望を与えるようにすれば、それは万葉線の再生に有効であるだけでなく、高岡市や新湊市といった富山県西部の中核都市のまちづくりにとっても大いにプラスとなるはずです。これまでこの地域の公共交通は単に人の移動手段としてしか位置づけられていませんでした。万葉線問題をきっかけにそれが都市の魅力に大きく関係する重要な都市機能の一部であることが認識され始めました。好ましい傾向といえます。万葉線運行の任にあたる新会社が万葉線を生き生きとよみがえらせ、内外を問わず活発な人の交流を促し、高岡・新湊両市の都市格を一段と引き上げる成果を生むよう、今後も懇話会のメンバーをはじめ行政・市民は有形・無形の支援を続けなければならないのです。

以上